

A

车市整体下滑 新能源车成最强亮点

近日举行的中国汽车工业协会信息发布会上透露,今年10月,汽车行业产销量同比分别下降0.4%和0.1%。产销量增速持续回落,为今年以来的首次负增长。与此同时,新能源汽车却呈现顽强的月度环比向上趋势。汽车行业出现“冰火两重天”景象。

今年前10月,汽车产销分别完成2282.6万辆和2287.1万辆,产销量比上年同期分别下降0.4%和0.1%。产销量增速持续回落,为今年以来的首次负增长。其中,乘用车产销分别完成1935万辆和1930.4万辆,产销量比上年同期均下降1%。

“总体来看,10月份国内汽车零售相对偏弱。其中,乘用车走势相对低迷;生产批发增速都在-13%左右,零售也在-13%。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树说。

对于车市走弱,中汽协副秘书长姚杰认为,主要是受整个消费生态和全民整体消费的影响。同时也与2015年实施的小排量汽车购置税减半等优惠政策有很大关系。

10月份,与总体汽车市场形势不同的是,新能源汽车依然保持高速增长的状态:产销分别完成14.6万辆和13.8万辆,比上年同期分别增长58.1%和51%。

“在我国车市整体呈现年初高、

随后持续下行到夏季谷底后,新能源汽车呈现顽强的月度环比向上趋势。2018年新能源汽车市场走势呈现开门红特征,2月份表现良好,3月份政策明朗后呈暴增态势,之后几个月也是持续走强。”崔东树表示,6月份是我国新能源汽车政策调整的时点,因此,第三季度新能源汽车销量增长暂时放缓也是政策与市场双驱动的结果。10月份走势很好,体现了新能源汽车在政策明朗后的阶段性发展动力较强。

中汽协秘书长助理陈士华认为,新能源汽车产品的不断成熟,得到消费者认可,是车市整体下滑形势下新能源汽车实现逆势增长的重要原因。同时也与地方政府的推动和支持密不可分。“双积分”等政策的实施,也促使新能源汽车的车型不断推陈出新。

从销量上看,新能源汽车不负众望:2018年上半年,我国新能源汽车产销量和保有量,均占全球市场半壁江山,比亚迪、北汽新能源等8个汽车品牌进入全球新能源汽车品牌销量前20名。与此同时,一批整车和动力电池骨干企业茁壮成长,造车新势力快速崛起。

比亚迪股份有限公司董事长王传福认为,我国新能源汽车市场正从政策驱动向“政策+市场”双驱动加速转变。

补贴行将“断奶” 技术短板凸显

新能源汽车

在油价不断攀升、上牌越来越难的今天,新能源车给了国内消费者一个新选择。在深圳、天津、杭州等限牌城市新能源车还能享受绿牌车不限号、不限行,部分地区不用摇号的特权,对一线城市的消费者来说吸引力巨大。

换一辆节能、环保、经济的新能源汽车不知不觉成为都市人群为“绿色”出力的时尚选择。然而,政府补贴开始逐渐减少,2020年将完全取消,充电难、续航短等技术“短板”凸显,又让另一部分消费者驻足观望。补贴渐退,技术“拦路虎”仍在,新能源汽车能否继续“火”下去?



技术“拦路虎” 让消费者难吃定心丸

但技术“拦路虎”仍在眼前。“汽油车加油5分钟就好了,但电池充电最少也得等15分钟。”这是让清华大学经济管理学院教授李稻葵对新能源汽车持观望态度的原因,“如果出现车坏了没电了,只能停在路上的情况,哪怕救援半个小时就过来,下次都可能不敢出门了。”

和李稻葵一样迟疑的,还有张新宇。家住北京市大兴区的张新宇,在朝阳区国贸一家大型外企工作,每日往返近60公里的通勤距离,使汽车成为刚需。新能源汽车

一次完全充电,只能行驶200多公里,这意味着他必须隔两三天就要充电一次。但家里小区的车位属于临时租用,无法安装固定充电桩,公司的充电车位又总是爆满。这让张新宇只能狠下心,花了高昂的费用,从朋友那里租用了二手汽车。

国务院国资委原副主任黄丹华一一列举了她此前在调研中发现的“充电难”问题:充电设施总量不足,利用率低;充电桩建设涉及的环节多,协调难度大;信息和数据互联互通的程度还不够高,运营商之间的支付结算互联互通尚未实

现。有限的续航里程,再加上充电难,成为困扰用户最现实的问题。这一短板不解决,即使有环保、节能、高科技的概念“撑场面”,新能源汽车也很难真正走进用户。“产业能不能发展壮大,最终由消费者说了算。消费者不买账、不掏钱,再好的技术也没用。”李稻葵说。

这些问题也同时引起了有关部门的关注。在电池等核心技术方面,科技部副部长黄卫表示,未来将进一步加强研发力度,对单项技术、整车技术等方面的研发活动,均要

加大支持力度。在充电桩等相关配套设施上,工信部副部长辛国斌表示,要充分发挥部际联席会议作用,加强部门间协作,着力推动解决充电桩进小区难、地方保护等突出问题。这些措施,也从政策层面让消费者吃下了定心丸。

与此同时,盲目扩张导致的产能过剩已然显现。前两年,新能源汽车存在的项目就超过了二百个。在这些存在的项目中,已经将新能源汽车的产量产到了2000万辆,这可是销售目标的十倍,整整多了十倍。

政策驱动下的新能源“十年”

2013—2014年:电动客车崛起 新造车势力萌芽

2013年时,补贴政策进入推广应用阶段,该阶段主要依托应用示范城市开展新能源汽车推广应用,陆续发布两批共39个城市(群)88个新能源汽车推广应用示范城市,对公共服务领域和私人购买领域新能源汽车购置进行补贴。并于2012年起,将混合动力公交车的补贴范围推广到全国所有城市。

同样是这一时期,新造车势力开始萌芽。2014年,李斌成立蔚来汽车、何小鹏成立小鹏汽车、贾跃亭宣布乐视“SEE计划”……2014年也被不少业内人士称为新造车势力元年。

2015—2016年:新能源补贴弊端凸显 政策风向突变

2013年补贴政策进入推广阶段以来,补贴额度就开始逐年递减。其中2014年和2015年度补助标准在2013年标准基础上下降5%和10%,幅度并不算太大。整个新能源产业处于巨大的红利时期,新能源销量占比也实现了超过1%的质变。

值得一提的是,过于丰厚的补贴在快速提成新能源产业的同时,“拔苗助长”的弊端也开始逐步显现。其中让整个行业哗然的事情莫过于“骗补”事件,2015—2016年间,不少企业抓住政策的漏洞,不顾市

场需求,疯狂生产以6米客车为主的新能源车型,理由很简单:补贴高于造价。

2017—2018年:补贴大幅下降 新能源走向市场化

经过“骗补”事件后,国家扶优扶强的政策趋势已经逐渐明朗了,新能源补贴依然是企业发展的重中之重,但另一方面,“摆脱补贴”才是车企活下去的最佳方式。同时,2018年也不出所料再次下调补贴。

这一时期,A0级和A00级的乘用车市场开始兴起,2017年,短续航微型乘用车(A0及A00级)占据电动汽车市场份额的75.8%。

同时,日产、丰田、大众等国际主流的一线车企开始入局国内新能源市场,其中宝马在中国新能源车型的销量已经杀入了“前十”行列。

“凛冬将至”?

C

“拐点”已来 关键是“拐”向何方

按照政策规定,被消费者和车企都非常看重的财政补贴,将于2020年彻底取消。现在补贴开始逐渐减少,王传福判断,说今年是中国新能源汽车的“拐点”并不为过。问题是向哪里“拐”?“断奶”后的新能源汽车怎么办?

“2020年财政补贴完全退出以后,每年新能源汽车的市场销售量,可能从现在每年增长50%以上,下降到40%,这个‘坎儿’会不会太陡?”工信部原副部长苏波对此颇有顾虑。

“补贴政策退出后,市场可能出现断崖式下跌,建议加快出台使用环节的接续政策,抵消补贴政策退出的影响。”商务部原副部长房爱卿建议,要以创新消费端政策为着力点来推动行业健康发展。

针对这一问题,财政部副部长刘伟表示,补贴政策将会同有关部门继续坚持“扶优扶强”的政策导向,调整完善补贴政策标准,给企业留出过渡期。并且,将参照美国、德国等国家推广新能源汽车的经验,不断完善其他相关政策措施。

然而,逐渐取消的政府补贴似乎

并没有影响一些地方发展新能源汽车的积极性。有数据显示,已公开的新能源汽车产能超过2000万辆,是国家规划设定2020年达到200万辆目标的10倍。

这或许会产生新的问题。“新一轮产能过剩正在形成。”苏波说。

国家发改委副主任林念修提供了一组数据:我国有250多家企业具有新能源汽车生产资质,2017年产量超过1万辆的只有18家,70多家产量为零,“小、散、乱”现象突出。

为了遏制一些地方盲目招商引资建厂的行为,从2017年6月开始,国家已经暂停新建纯电动汽车企业投资项目核准。据林念修介绍,目前正在抓紧制定出台《汽车产业投资管理规定》,新的规定将进一步严格项目准入条件,明确管理责任,加强事中事后监管,防范地方盲目新建企业和扩大产能,从而引导新能源汽车产业健康发展。

(本文及延伸阅读综合光明日报、腾讯网、中国高新技术产业导报相关报道)



成长还需“等风去”

□ 张龔

站在风口上,猪也能飞;但如果风力不够大,猪肯定会摔死。对于新能源汽车产业来说,头些年是导入期,在政策扶持及资本驱动下,“一阵风”的投资难以避免,“一窝蜂”的进入也实属正常。但要真正走向成熟壮大,势必经历“等风去”的考验,大浪淘沙、去粗存精。

成熟的政府对于新兴产业只会给予“恰到好处”的关心。对于企业来说,指望一直躺在政策的温床上是不现实的。在最初的草莽阶段,大家靠政策拼硬件比价格,一旦到了“淘汰赛”,一方面需要硬实力“打底”;另一方面,要着力解决

决用户痛点。新能源汽车快速增长的基础,是其性价比和便利性要达到或超过燃油车。国家信息中心一项用户调研显示,纯电动车用户最不满意的,一是续航里程不够长,二是充电时间长、充电不方便。

“断奶”后的新能源汽车想要继续火下去,必须着力解决这些突出问题。首先,要在电池等核心技术方面加大研发力度。其次,还要在充电桩等相关配套设施上发力,着力推动解决充电桩进小区难、充电设备维修不及时、充电位被占用、地方保护等。



航道通告

西航道告〔2018〕25号

广东省西江航道事务中心关于 西江肇庆大桥防撞浮箱安装作业有关情况的通告

各有关单位:
中交第二航务工程局有限公司拟在西江肇庆大桥桥区进行防撞浮箱安装施工作业,有关情况如下:
一、工程地点
西江肇庆大桥通航孔处3个桥墩。
二、施工方式
采用起重船吊装的方式拼装防撞浮箱。
三、施工时间
自通告之日起至2019年1月31日,工程提前或延期完成不再另行通告。
四、注意事项
施工期间,肇庆大桥

桥区通航方案及航标配布不做改变,仅在白天进行施工,施工船舶主要停泊于非通航水域进行吊装作业,夜间撤离,对通航条件基本无影响。
凡航经该河段的船舶,应加强瞭望,谨慎驾驶,严格按航标的标示航行,慢速通过施工水域,确保通航安全。
以上情况,请各有关单位转知所属船舶,以策安全。
广东省西江航道事务中心
2018年11月29日

(上接第1版)

群众跑腿少了,办事效率高了,政务大厅自然“冷清”起来。南京诚邦船务有限公司申办员马薇过去是政务大厅的常客,隔天要来一次,最近半年却成了“稀客”。“过去缺一张纸也要跑一趟,现在几乎所有业务都能‘不见面办理’或‘最多跑一次’,方便多了!”

“解决好‘执法为谁’这个根本问题,才能确保‘人民利益至上’。”江苏海事局局长马小峰一席话道出“冷清”背后的动因——以为民之心行简政之道。

“放”在百姓办事的最难处,2016年以来该局共取消行政审批事项18项,占总审批事项的42.8%,取消船舶港务费等8项收费,免征部分船舶的船舶登记费;“管”在百姓反映强烈的弊端上,减少43项申请材料,优化申请材料21项,修订79项申请材料裁量基准,减少9项许可审批环节(占37.5%);“服”在百姓办事的最痛点,17个政务项目可“并联办理”,审批效率提升六成,15项业务可走“绿色通道”,许可办结时限平均压缩一半……

点滴改变聚成美丽汪洋。2018年上半年,该局“不见面”办理政务137.5万件,平均办结时间比规定时间缩短近40%。

队伍管得好 “创业”有基础

“放得开”的前提条件和基础保

“放管服”改革的美丽嬗变

障是“管得好”。

“窗口变了,服务不能变,只能是更好。”在马小峰看来,“放”不代表放任、放纵和不管,相反这对执政者和管理者的服务能力和履职水平提出更高更严的要求。

今年2月,在江苏海事局纪检组组长沈贵平的带领下,该局政务中心人员广泛调研、深入思考,制定实施了《关于开展“美丽政务窗口”建设工作的指导意见》(以下简称《意见》),将“二次创业”新要求化为条条“硬杠杠”:将“为民服务”作为根本宗旨,明确政务窗口人员窗口政务服务和优质服务“二项职责”,厘清局机关、分支局政务中心和海事处政务窗口行政审批的“三级责任”,构建政务窗口心灵美、言行美、仪表美、环境美“四美形象”,将“五A政务服务模式”作为建设工作的总抓手,同时建立“组织领导、法规规范、人才队伍、科技信息”等四项保障机制,推动各项措施落实到位,提升服务效率和群众获得感。

心中有目标,脚下有力量。从局到处做实功。各分支局结合工作的特点、重点、难点,制定出各具特色的行动方案,跳跃出诸多亮点。如泰州海事局对照“五A政务服务模式”,提出“努力(Hardworking)、诚信

(Honesty)、规范(High-standard)、高效(High-efficiency)、优质(High-quality)”的“五H内部管理模式”,以内促外稳步落实。

从上到下使实功。业务量大了,全体人员共同分担;新业务不熟,教学相长共同研究。在江阴海事局,“安检夜课堂”“危防研学堂”“百事通讲堂”日日不断,以培训授课、实操演练、课题研究等方式建立起政务人才梯队。

实干必出实效。《意见》下发不到一个月,“美丽政务窗口”在江苏如花绽放。窗口工作人员进入角色速度之快,对新业务的理解和把握之准,以及窗口服务之细心周到,无不让人耳目一新。

服务落到位 窗口更“美丽”

改革越到深水区,越要落到位、不含糊。什么样的政务窗口才够“美”?《意见》出炉前,江苏海事在全局展开大讨论,最终达成共识,提出服务的“五A”模式——Any-time(全时段)、Any-where(全区域)、Any-way(全方式)、All-standard(全标准化)、All-brand(全品牌)。

“‘五A政务服务模式’是对江苏海事局‘放管服’改革成果的一次系统梳理,也是对‘一网、一门、一次’服务的进一步延展。”那么,以有限的海事资源,如何拓展便民服务空间、提升为民服务能力?

落实“互联网+政务”,他们向技能要效能。各级政务中心积极运用海事协同管理平台,促使政务事项“应上尽上、全程在线”;设置自助服务区,建立微信预约群,保持8小时之外服务延时;制定“不见面”审批(服务)清单,加快推进“无纸化”进程。

制定“政务窗口建设规范、政务事项申报规范、政务事项审批规范、政务办理服务规范、政务职能督察规范、政务诚信管理规范”等六项政务服务工作规范,建立微信预约群,保持8小时之外服务延时;制定“不见面”审批(服务)清单,加快推进“无纸化”进程。制定“政务窗口建设规范、政务事项申报规范、政务事项审批规范、政务办理服务规范、政务职能督察规范、政务诚信管理规范”等六项政务服务工作规范,建立微信预约群,保持8小时之外服务延时;制定“不见面”审批(服务)清单,加快推进“无纸化”进程。

打造“江苏海事e站”服务总品牌,他们靠气质提颜值。服务理念渐渐固化为便民措施,政务大厅暖心一角化为船民驿站,品牌内涵进一步拓展,海事形象进一步提升。
“感谢你们的贴心服务,实实在在为我们船员带来极大的便利,心情美得很!”这是江苏海事官徽上的一条留言,船民的质朴话语,正是对政务窗口美丽嬗变的最高礼赞。